



TITLE:

近世の港

AUTHOR(S):

三浦, 周行

CITATION:

三浦, 周行. 近世の港. 経済論叢 1927, 25(2): 242-249

ISSUE DATE:

1927-08-01

URL:

<https://doi.org/10.14989/128568>

RIGHT:

京都市帝國大學經濟學會

經濟叢論

第二號

第二十五卷

昭和二年八月一日發行

論 叢

營業稅の課稅標準

法學博士

神戸 正雄

文化現象の凝集作用

法學士

恒藤 恭

意味現實態

文學博士

米田庄太郎

國家の組織

法學士

作田 莊一

近世の港

文學博士

三浦 周行

說 苑

リカ
アド勞賃論とサス人口原則

經濟學士

森 耕二郎

植民及び植民地の意義

經濟學士

長田 三郎

雜 錄

フオードの勞賃論

經濟學士

星野周一郎

一九二六年度の英國銀行界

經濟學士

道上 清治

國際經濟會議

法學士

汐見 三郎

近世の港

三 浦 周 行

一

江戸時代に入つてよりは、歴史の舞臺が一轉して打續く平和に人心も安定し、殊に幕府の執つた鎖國政策は、國民の外國に對する興味を減衰させ、支那和蘭の貿易の爲めに唯一の長崎の港口が僅に開放されて居つた丈であるから、幕府の内政整理は其意圖の如くに遂行された。其結果として江戸には鎌倉幕府以來未だ嘗て比類を見ない程の頗る有力なる中央政府が樹立されることゝなつたと共に、全國の各藩の如きも、政治上、經濟上、法律上、幕府の統制を受けることを餘儀なくされ従つて中央江戸と地方の各藩地との交通往來が頗る頻繁となるに至つた。而して各藩にあつては、其割據の状態は假ひ前期戰國時代の如くでなかつたにもせよ、經濟上自給自足の政策を取つて居た事に於ては大差がなく、唯それが血腥き戰爭から變じて勘定高き平和の戰爭に移つた相違がある丈であつた。例へば國內の產物を保護し獎勵して、成るべく有利に他國に移出する代りに、他國の產物は成るべく低廉に國內に移入するといふが如きが即ちそれであつた。

斯様な時代の要求に應じて各藩の港灣が一般におのづから活氣を呈して來たのは當然である。併しそれにはそれ〴〵程度があつて、概ね單に限られた地方的のものに過ぎなかつたが、大阪を始めとして江戸、兵庫、敦賀、小濱、下關等の數港は全國的に重要な港灣として名高く且つ般販であつた。

二

此時期に於て港灣の變遷と共に閉却すべからざる事實は海運の變遷である。大阪は豊臣氏の居城となつてから商業の中心として、各種の間屋其他の商業機關が備つて來たのであるが、江戸時代となつてからは武家の中央政府が江戸に移され、江戸灣が一つの要港となつたけれども、大阪は天然の形勝から依然として全國經濟の中樞たる地位を失はなかつた。従つて此東西二大港灣を聯絡すべき海運の開拓は幕初以來既に焦眉の急を感ぜられたところであるが、それは彼菱垣廻船の開始に依つて完成された。迨に商港としての大阪は一日の長があつた丈に、江戸とは比較にならぬ程の繁榮を來たし、諸大名の藏屋敷が運送の便ある中之島を始め河縁の地に置かれて、各自盛んに其本國から運送し來つた米穀、其他の物産の賣買を行つた。それには藩に依つて多少の除外例がないではなかつたけれども、藏物即ち物産の中では、大體に於て米穀が第一位を占めて居り、各藩其財政上の死命を制すべき主要財源であつた丈に、其賣買は頗る重きを置かれて居つ

た。初めは大阪にある各藩の藏屋敷が藏米の賣買を取扱ふ藏元を以て、地元商人の米仲買を相手に、盛んに取引を行つたものであるが、それには仲買商人としても、代銀三分の一の敷銀を納めて、受取つた米手形即ち米切手を以て相場をするが如き煩があり、又藏元としても、現米がないにも拘らず、逐て到着すべき藏米を目當に先手形で請拂をするが如き弊害を伴つたから、承應三年に其取締規則を出して、斯る取引行爲を禁じて了つた。當時の禁令に、藏元として左様な町人行爲はあるまじき事であるといつて居る。これは藏屋敷に居る各藩の留守居が藏元を兼ねたからであるが、斯る純然たる商取引について、武士が直接其衝に當るのは好ましからぬ事であつたから、後には申合せた如くに、出入の商人を藏元とすることになつた。彼等の多くは藏物の賣買に關して金銀の請拂を掌る掛屋をも兼ねたのである。それは寛文年中に始つたといはれる。掛屋となつて居たものは、概ね大阪の豪商であつて、一人で大名一家を引受けて居たものもあれば、又鴻池の如く五國を兼ねて居たものもある。彼等の中には、其富主侯にも比すべきものもあつたが、各藩としては、其財政上、彼等の努力に俟つことの多かつた丈に、用人格、留守居等を以てこれを優遇し、一定の知行や扶持米を給するものもあつた。各藩の國産は大阪の藏屋敷に到着した後、米の如きは一定の日を指定して入札を行ひ、米仲買の落札者から代金を受取つて、銀切手なる領收證を交付すると、米仲買はこれを藏屋敷に持參して、それと引換へに、米預り書即ち米切

手を受取り、一定の期限内に受渡をする。掛屋は其代金を預り置きて、諸大名の江戸屋敷に於ける毎月の経費を送金し、年末に至つて、二朱以上三四朱の利息を附して精算したものである。

大阪以外に於ても、主要なる港灣にあつては、諸大名の藏屋敷を置き、又商人の藏宿に依託した事杯略これに准すべきものがあつた。例へば北海の主要港灣であつた越前敦賀の如きも、元和寛永の頃は一箇年に取扱はれた俵物の移入高が一萬俵に上つたといはれ、又隆盛を極めた時代には、北國諸大名の藏屋敷が十箇所もあつたことがある。藏宿は即ち藏元ともいはれ、諸大名の御用達商人であつて、其國產の運送賣却をも取扱つて居た。中には自己所有の船を以て、南部から國產を輸送して來て賣却するもあつて、藩からは奉行格の待遇を受け、又領内に於ける諸役免除の特典を受けつゝあつたものさへある。

港灣が隆盛となれば其都市としての設備に於ても、一層完備を期せらるゝは當然である。大阪の如きも、豊臣氏の滅亡後、石川忠明の管轄に歸してからは、町割の名に依つて、都市計畫が行はれ、新運河も開鑿されたが、元和五年幕府の直轄地となつてからは、一層多くの運河の開鑿が續行され、自治體としての市制は整頓され、又市の警察機關としての町木戸や、自身番が設けられ、消防の設備も調ひ、其他娛樂機關としては芝居遊廓さへ設けられ、從來の散娼を一廓に集めたものが新町である。而かも淀川の水害は、往々大阪の繁榮を殺いだのであるが、天和、貞享の

際、河村瑞軒に依つて治水工事の完成された後は、大阪の商業上の地位を一層高めた事言ふ迄もない。

三

然るに港灣の榮枯盛衰は、海陸交通の便不便に基く事が頗る多い。北海には概して良港灣に乏しいから、比較的に天然に恵まれて居る敦賀や小濱は古くから港灣の歴史を有し、此時期に入つたからは、加賀、越後、佐渡、秋田、庄内、津輕、南部等より、遠きは松前江指との往復も頻繁に行はれ、蝦夷地の物産迄も此地を経由して、京、大阪等各地との間に取引が行はれたものである。而して交通運輸は敦賀からは陸上は疋田、山中越をして、近江海津又は鹽津に出でたが、敦賀と疋田とは馬借座があつて、運送業を營んで居た。又小濱からは熊川を経て今津に出でたのである。斯くて海津鹽津又は今津から更に湖上を航行して大津に出で、京都大阪等各地に貨物を運輸した。併し當時の敦賀は管に一中繼港であつたばかりでなく、京都近畿西國北國等各地の商人が來て、こゝで賣買が行はれ、特に西國船の船頭の北國に於ける冬賣が行はれた爲めに、敦賀の商業は頗る殷賑を來たしたのである。これ此地が京阪地方と北國、中國、西國との交通に取つて咽喉の地に當つて居たからである。然るに寛永十六七年頃より加賀藩の城米が、日本海から下關へ迂回し瀬戸内海に入つて賣買取引の本場たる大阪へ直航することとなり、諸藩も亦これに

做つて所謂西廻航路が開けてからは、敦賀及び小濱は其影響を受けて次第に城米其他の移出入の額を減じ、寛文以後は俵物の移出入額、其以前の三分の一に過ぎないやうになつて了つたといはれる。

其後萬治年間には又信濃川の開鑿工事を行つて、北國の米穀其他の産物を新潟から江戸へ直輸の計畫を立て、幕府に許可を申請するものがあつた。それが若し實現したならば、敦賀、小濱は勿論大津に至る迄の海陸の運輸業者より大津の商人、馬借、京都の町人に至る迄大打撃を蒙るべきは明白なる事實であつたから、敦賀小濱から大津に至る迄の沿道の宿驛が協同して、其實現の曉に馬借や船頭が失業して京都大津の損害多き上に茶木綿の移出國なる伊勢大和等の苦痛も亦多大なるべき事情を陳情して、漸くこれを阻止する事が出来た。敦賀の市民は其勢に乗じて、更に大阪直航の爲めに敦賀より大津の町民迄が困窮するを江戸に訴へたけれども、當時大阪直航に依る方、敦賀經由に比すれば陸揚船積の煩もなく、且つ米百石について三石二斗八升の利益を贏得るの事實は單に此一地方民の陳情を以てこれを中止すべきでない。寛文十年に幕府は河村瑞軒に命じて奥州の直轄地の租米を江戸に回漕させることに成功したから、更に出羽のそれに對しても同様、江戸直通の海運を開くことを命じた。此航路も瑞軒の苦心經營に依つて首尾能く其目的を達成することが出来たから、敦賀、小濱は益衰頹を加へるばかりであつた。

此西廻航路に依つて頗る活氣を呈したのは下關である。當時にあつても、下關海峡は此航路に取つて最大難關であつたから、瑞軒も幕府に獻議してこゝに水先案内船を備へることゝした。加之北國や奥羽から來る所謂北前船キタマゼフネは一先づこゝに碇泊して急使を派遣し、大阪方面の商況を知つた後、下關で貨物を賣捌くか、大阪へ回航するかを決したから、下關の商業も自然繁榮を來たすことゝなつた。兵庫も亦大阪へ廻航する船の入津に伴つて利益を得たことが頗る多い。

四

此くの如く西廻航路や東廻若しくは西廻に依る江戸直航の航路の開始に依つて、深刻なる影響を蒙つた上に、更に信濃川の開鑿に依つて脅威を感じつゝあつた北海の港灣の爲めに、縦ひ其成功を見るに至らなかつたとはいへ、頗る喜ぶべき一福音となつたものがある。敦賀灣と琵琶湖との間に水運を開かうとする計畫のあつた事がそれである。これは西廻航路が便利は便利であつたけれども、航海術や造船術の尙は幼稚であつた爲めに、難破することが多かつたから思ひ附かれたものに外ならぬ。而して此計畫は古く平清盛が其子重盛に命じて企てさせたと傳へられる。清盛の兵庫港の修築が宋との貿易の爲めであつたとすれば、此計畫は彼れとして有勝な事の様にも思はれぬではないが確證がない。其後敦賀の城主大谷吉繼に依つても企てられた事があるといふが、それも詳らかでない。江戸初期の大工業家角倉了以も亦夙にこれに着目した。彼れと同様盛

んに水利土木の大事業に携つた前記瑞軒にも其計畫があつたといはれる。然るに元祿九年京都の豪商田中屋四郎右衛門等が胥謀つて、深坂山を鑿つて運河を開鑿し、正田川に湖水を落し、川船を以て貨物の運輸をなさんことを幕府に願出で許可を得たが、敦賀郡村民の反對に遭つて實現されず、其後も數回これを企てられ、殊に享保五年幸阿彌伊豫等の計畫は、瀬田川をも浚渫して、敦賀より大阪に貨物の直輸が出来るやうにとの事であつたが、何れも實行に至らずして已んだ。此航路について、唯一つの面白い事は、文化文政の頃、外國船の北海に出沒するものがあつたから航海者は西廻航路に依ることを避けんとして北國中國の船が皆敦賀に入港した爲め、疲弊を重ねた此地が昨日に變つて頗る殷賑の狀を呈したことである。其後幕末に於ても京都の警備の役に就いた北國諸大名の糧食は、多く敦賀から陸揚され、殊に長州征討の際、西廻航路の咽喉たる下關が長州軍に依つて扼せられた時も、亦西廻船は皆敦賀に輻輳したが、それらは何れも一時的の政事上軍事上の原因に依るものであること、恰も足利時代に於て、瀬戸内海の海賊の難を避ける爲めに、明や朝鮮の船が敦賀小濱に入港し、應仁文明の内亂に兵庫が東軍の爲細川氏の手に歸し、越前の朝倉氏が西軍に應じた爲に、大内氏其他の西軍の糧食が敦賀を経由して陸路京都に輸送されたと一般であつて、もとより永續性はなかつた。